Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5302

18. 07. 96

Antrag

der Abgeordneten Rita Grießhaber, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit von Kindern für ihr verkehrsübliches Verhalten im Straßenverkehr von der Vollendung des 7. auf das vollendete 14. Lebensjahr vorsieht. In diesem Zusammenhang ist insbesondere § 828 BGB entsprechend zu ändern;
2. zur Vermeidung von Haftungslücken Regelungsvorschläge auszuarbeiten, die sicherstellen, daß bei einer Heraufsetzung des Haftungsalters von Kindern Geschädigte einen angemessen Schadensausgleich erhalten;
3. zur Verringerung von Unfallrisiken durch typisches altersbedingtes Verhalten von Kindern im Straßenverkehr in die Straßenverkehrsordnung für den Innerortsverkehr eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h aufzunehmen.

Bonn, den 18. Juli 1996

Rita Grießhaber
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

In der alltäglichen Welt von Kindern hat die Straße – insbesondere die innerörtliche Straße – eine besondere Funktion. Sie ist zum einen Spielort und zum anderen Bestandteil des Kindergarten- und Schulwegenetzes. Dennoch wird sie vom motorisierten Verkehr dominiert und schränkt so den Freiraum für Kinder stark ein.

1994 verunglückten 51 635 Kinder im Alter von unter 15 Jahren im Straßenverkehr. Davon waren 46 % aller im Straßenverkehr verunglückten Kinder zwischen 10 und 14 Jahre und ca. 1/3 zwischen 6 und 9 Jahre alt. Verglichen mit dem europäischen Ausland gibt es

in der Bundesrepublik Deutschland – statistisch gesehen – die meisten Unfälle mit Kindern im Straßenverkehr. Kinder sind das schwächste und gefährdetste Glied in der Kette aller Verkehrsteilnehmer. Bei tödlichen Folgen werden sie am frühesten aus dem Leben gerissen, im Verletzungsfall am längsten von den Folgen betroffen und als Täter, auch bei Mitverschulden, sehr häufig über Gebühr stark finanziell belastet.

1. In der Bundesrepublik Deutschland haftet ein Kind nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch für einen vom ihm verursachten oder mitverursachten Schaden ab Vollendung des 7. Lebensjahres, sofern es bei Begehung der schädigenden Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat (§ 828 Abs. 2 BGB). Für die Beantwortung der Frage, ob die erforderliche Einsicht gegeben ist, wird allein auf die intellektuelle Fähigkeit des Kindes und nicht auf seine individuelle Steuerungsfähigkeit, sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten, abgestellt. Bei der Prüfung der Schuldzurechnung, welche die zweite Voraussetzung für seine Haftung ist, kommt es allerdings darauf an, ob ein normal entwickeltes Kind die Gefährlichkeit seines Handelns hätte voraussehen und danach handeln können.

   Beide Kriterien, die allein maßgeblich für die Haftbarmachung des Kindes sind, und aufgrund derer Kinder immer wieder zu immensen Schadensersatzsummen verurteilt werden, gehen an den empirischen Erkenntnissen der Entwicklungspsychologie vorbei. Die gesetzliche Grundlage des § 828 Abs. 2 BGB ermöglicht es, einem Kind einen Unrechtsgehalt für sein Verhalten und Handeln zuzuschreiben, für das es tatsächlich noch gar nicht verantwortlich gemacht werden kann.

   Das Entfallen einer Haftung von Kindern bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres, bezogen auf ihr verkehrstypisches Verhalten im Straßenverkehr, setzt die Erkenntnisse der Entwicklungspsychologen um.

   Die Entwicklung eines Gefahrenbewußtseins bei Kindern und der damit verbundenen Verhaltensweisen ist ein Lernprozeß, der in der Regel erst mit dem 14. Lebensjahr abgeschlossen ist. Entwicklungspsychologen haben nachgewiesen, daß dieser Prozeß die drei Stufen

   - akutes Gefahrenbewußtsein (Identifizieren von Gefahr),
   - antizipierendes Gefahrenbewußtsein (Erkennen von gefahrbegründendem Verhalten) und
   - Präventionsbewußtsein (entsprechendes rationales Handeln)

   umfaßt. Gefahren können von Kindern nur dann erkannt werden, wenn Kinder ein Alter haben, in dem sie in der Lage sind, bestimmte Situationen und Reize überhaupt wahrzunehmen und damit auch identifizieren zu können. Diese Fähigkeit ist in der Regel erst im Alter von 5 bis 6 Lebensjahren entwickelt. Frühestens ab einem Alter von 8 Jahren, in dem nach geltender Rechtslage bereits eine Haftung des Kindes unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehen ist, haben Kinder die kognitive Fähigkeit,

aus dem Erkennen von Gefahr Rückschlüsse auf ihr eigenes gefahrbegünstigendes Verhalten zu ziehen. Immer noch nicht ist das Kind in seiner Entwicklung so weit fortgeschritten, daß es in der Lage ist, aus der erkannten Gefahr vorbeugende Verhaltensweisen, also ein sicherheitsorientiertes Verhalten, zu entwickeln. Dies ist in der Regel erst mit dem 14. Lebensjahr abgeschlossen.

Anerkannt ist darüber hinaus, daß Kinder bereits aufgrund ihrer Größe nur über ein eingeschränktes Gesichtsfeld verfügen, welches sie Gefahren oft nicht rechtzeitig erkennen läßt. Weiter sind Kinder unfähig Entfernungen, Geschwindigkeiten oder Bremswege richtig einschätzen.

Selbst wenn ein Kind in altersgerechter Weise die oben beschriebenen Fähigkeiten entwickelt hat, ist sein tatsächliches Verhalten in Verkehrssituationen abhängig von dem Grad seiner jeweiligen Konzentration. Die Komplexität von Verkehrssituationen fordert Kindern, die sich überaus leicht ablenken lassen, ein Maß an Konzentration ab, welches sie unfähig sind zu erbringen.

Aufgrund von entwicklungsbedingten Fähigkeiten und des entwicklungsbedingten Konzentrationsverhalten von Kindern vor Vollendung des 14. Lebensjahres ist es nicht gesichert, daß sich Kinder ihrer Einsicht gemäß im Straßenverkehr verhalten. Die Schuldfrage als haftungsbegründendes Moment ist für das Kind mithin grundsätzlich negativ zu beantworten, was eine Anpassung der Gesetzeslage aus Gründen der Rechtsklarheit erforderlich macht.

Länder wie Österreich und die Niederlande haben ihre Gesetzgebung längst entsprechend korrigiert.

Die Heraufsetzung der zivilrechtlichen Deliktsfähigkeit von Kindern vom 7. auf das vollendete 14. Lebensjahr trägt auch der Tatsache Rechnung, daß die strafrechtliche Schuldfähigkeit von Kindern erst mit dem 14. Lebensjahr beginnt. Während die zivilrechtliche Deliktsfähigkeit allein auf die Einsichtsfähigkeit des Kindes abstellt, setzt das Strafrecht für die Bejahung der Schuldfähigkeit zusätzlich die Handlungsfähigkeit, also die Fähigkeit zu einem der Einsicht entsprechenden Verhalten, voraus. Sowohl zivilrechtlich als auch strafrechtlich wird jedoch ein und dasselbe überprüft, nämlich das individuell-subjektive Verschulden. Die Tatsache, daß das Kind im Zivilrecht zu einem viel früheren Zeitpunkt zur Verantwortung gezogen wird, als es strafrechtlich der Fall ist, ist durch nichts gerechtfertigt.

2. Die Beeinträchtigung der Straße als Spielraum für Kinder hat dazu geführt, daß sich Kinder nicht mehr gefahrlos austoben können. Das hohe Unfallrisiko und die mangelnden Fähigkeiten, auf den Verkehr entsprechend zu reagieren, haben zur Folge, daß immer mehr Eltern ihre Kinder auf die Wohnung als Spielort verweisen müssen.

   Ältere Kinder können und wollen nicht den ganzen Tag von ihren Eltern beaufsichtigt werden. Zudem betrachten Fachleute die el-

ternunabhängige Mobilität von Kindern als wesentlich für die Entwicklung eines Kindes. So ist die Erfahrung eines sich allmählich ausdehnenden Lebensraumes die Grundlage für eine gelungene kognitive und soziale Entwicklung eines Kindes. Die Straße wird somit ihre Bedeutung als Spielraum für Kinder nicht verlieren.

Bei der Einführung des Haftungsausschlusses von Kindern werden jedoch Interessen von Drittgeschädigten berührt, die entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Ein Fahrzeughalter wird durch das Pflichtversicherungsgesetz dazu verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung für sich, den Eigentümer des Fahrzeuges und den Fahrer abzuschließen. Sie schützt den Fahrzeughalter davor, einen durch sein Fahrzeug herbeigeführten Personen-, Sach- und sonstigen Vermögensschaden selbst tragen zu müssen und gewährleistet gleichzeitig die Opferentschädigung.

Wurde ein Kind nach Vollendung des 7. Lebensjahres aufgrund eines Verkehrsunfalles schadenersatzpflichtig, hatten entweder die Eltern aufgrund einer Verletzung ihrer Aufsichtspflicht oder das Kind in eigener Person für den Schaden aufzukommen.

Durch die Heraufsetzung der Deliktsfähigkeit von Kindern im Straßenverkehr können zukünftig auch berechtigte Schadensersatzansprüche Dritter bis zu der erweiterten Altersgrenze gegenüber dem Kind nicht länger geltend gemacht werden. Hierdurch entsteht entgegen der bisherigen Alters- sowie Haftungsregelung eine erheblich erweiterte Haftungslücke, die es zu schließen gilt. Denkbar ist, das Verhalten des Kindes im Straßenverkehr den Eltern zuzurechnen, die über eine private Haftpflichtversicherung versichert sind oder sich ohne überhöhten Aufwand versichern können.

Eine solche Regelung dient nicht nur dem wirksamen Opferschutz, sondern gewährleistet die finanzielle Absicherung der Familie, damit ihr nicht aufgrund der teilweise enormen Höhe der berechtigten Schadensersatzansprüche der soziale Abstieg droht.

3. Anstelle einer nicht zu vertretenden Haftung von Kindern für Verkehrsunfälle bereits ab 7 Jahren ist die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten und Dörfern hervorragend geeignet, die Zahl der Unfälle von Kindern im Straßenverkehr drastisch zu verringern. Die Erfahrungen aus extra errichteten Tempo-30-Zonen zeigen, daß die Zahl der Unfälle um mehr als 20 %, die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten noch stärker gesunken ist. Allerdings sind Tempo-30-Zonen kaum flächendeckend realisierbar, da die Kommunen, und hier insbesondere die Kommunen in den neuen fünf Ländern, mit der Einrichtung der Zonen finanziell überfordert werden. Gleichzeitig forciert eine „Verzonung" der Städte und Dörfer die geringe Akzeptanz von Tempo 30. Durch die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h wird den erheblichen Kosten einer „Verzonung" wirksam Abhilfe geschaffen.

Für Kinder entscheidet die Frage von Tempo 30 oder 50 oft über Leben und Tod: Läuft ein Kind 15 Meter vor einem Auto auf die Fahrbahn, kann ein Autofahrer, der 30 km/h fährt, noch rechtzeitig anhalten. Fährt das Auto 50 km/h schnell, hat es einen Anhalteweg von über 25 Metern. Nach 15 Metern beträgt die Aufprallgeschwindigkeit immer noch 45 km/h. Ein Kind würde getötet oder schwer verletzt werden.

Ein Autofahrer hat bei Tempo 30 ein deutlich breiteres Blickfeld als bei 50 km/h. Der Blick umfaßt nicht nur Teile der Fahrbahn, sondern auch Randbereiche der Straße. Kinder, die sich auf dem Gehweg oder Radfahrstreifen sowie auf Radwegen bewegen, können besser wahrgenommen werden.

Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit schafft auch Platz für Kinder, weil der Straßenraum weniger breit sein muß. Kindern kann damit mehr Platz auf Gehwegen zur Verfügung gestellt werden, weil auf das Parken auf Gehwegen verzichtet werden kann.

Die tatsächliche Entwicklung eines Kindes muß ihre angemessene Berücksichtigung zwingend auch in den verkehrsrechtlichen Haftungsvorschriften erfahren. Die Einführung einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h ist weiter die wirksamste Prävention von Unfällen im Straßenverkehr.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333